

①⑨ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

①⑪ N° de publication :
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

2 801 851

②① N° d'enregistrement national : 99 15245

⑤① Int Cl⁷ : B 60 N 2/42, B 60 N 2/16

①②

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②② Date de dépôt : 03.12.99.

③① Priorité :

④③ Date de mise à la disposition du public de la
demande : 08.06.01 Bulletin 01/23.

⑤⑥ Liste des documents cités dans le rapport de
recherche préliminaire : *Se reporter à la fin du
présent fascicule*

⑥① Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

⑦① Demandeur(s) : RENAULT — FR.

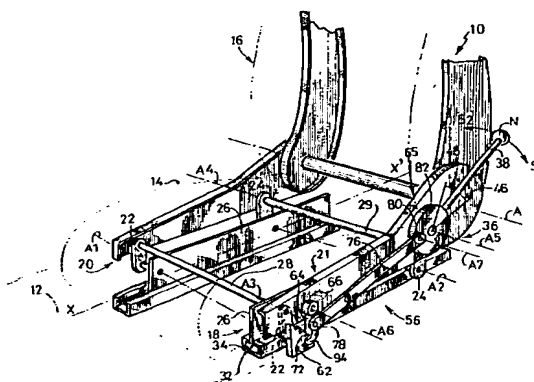
⑦② Inventeur(s) : MARIE YVAN et PRUVOT HERVE.

⑦③ Titulaire(s) :

⑦④ Mandataire(s) : CABINET PHILIPPE KOHN.

⑤④ SIÈGE REGLABLE POUR VÉHICULE AUTOMOBILE.

⑤⑦ L'invention concerne un siège réglable (10) pour véhicule automobile du type qui comporte un élément d'assise (14) sensiblement horizontal sur la partie arrière de laquelle est articulé un dossier (16), un dispositif de réglage (21) de la position de l'élément d'assise (14) du siège (10) par rapport à la structure du véhicule et des moyens de verrouillage et de déverrouillage du dispositif de réglage (21), caractérisé en ce qu'il comporte des moyens de renfort (56), distincts du dispositif de réglage (21), qui encaissent au moins une partie des efforts de collision provoqués par un choc longitudinal, notamment à l'avant du véhicule de façon, lors du choc, à diminuer la déformation du dispositif de réglage (21) et donc à diminuer le mouvement de basculement, notamment vers l'avant, du siège réglable (10) autour d'un axe géométrique de basculement d'orientation globalement transversale.



BEST AVAILABLE COPY

FR 2 801 851 - A1



"Siège réglable pour véhicule automobile"

L'invention concerne un siège de véhicule automobile.

On connaît de nombreux types de siège de véhicule automobile.

5 En général un siège de véhicule automobile est composé d'un châssis inférieur, d'un dossier et d'une assise.

Le châssis comporte deux longerons parallèles, reliés par deux traverses.

10 Sur chaque longeron est fixé un coulisseau qui est monté coulissant axialement dans une glissière du plancher du véhicule pour permettre le déplacement du siège d'avant en arrière.

L'assise comprend un cadre métallique d'armature qui porte un coussin d'assise.

15 Son cadre métallique est monté en pivotement sur deux paires de bielles de réglage situées à l'avant et à l'arrière de chaque côté du cadre métallique de façon à former avec les deux longerons un parallélogramme déformable. Ainsi, il est possible d'ajuster la position, et notamment la hauteur du siège.

20 De plus, l'un des axes d'articulation d'une paire de bielles peut être mobile en translation par rapport à son support, une telle configuration permet de régler l'inclinaison de l'assise du siège.

Le dossier comprend un cadre métallique d'armature qui porte un coussin de dossier.

25 Son cadre métallique est monté à articulation autour d'un axe horizontal porté par le cadre métallique de l'assise pour permettre le réglage du dossier en inclinaison verticale.

30 Le coussin d'assise et le coussin de dossier sont généralement des blocs de mousse synthétique recouverts d'un tissu.

Ce type de siège présente plusieurs inconvénients.

Un choc longitudinal tel qu'un freinage brusque ou une collision provoque des contraintes importantes dans le siège. En effet, lors d'un choc avant par exemple, le corps du passager est

projeté vers l'avant, la ceinture de sécurité le retenant, notamment au niveau des hanches et des épaules, le choc provoque des efforts qui sont dirigés vers l'avant et vers le plancher du véhicule, en ce qui concerne l'assise du siège. Ainsi, la paire de bielles située à l'avant du cadre métallique de l'assise est soumise à des contraintes de compression élevées qui provoquent des déformations élastiques. Ces déformations entraînent un basculement général du siège vers l'avant et vers le bas autour d'un axe géométrique de basculement d'orientation globalement transversale.

Si la décélération est suffisamment violente, un coussin gonflable se déploie devant l'occupant du siège et, les déformations des bielles de réglage diminuent alors son efficacité.

En effet, la tête et le thorax du passager entrent en contact avec le coussin gonflable dans une position plus basse que la position de contact optimale, c'est à dire lorsqu'il n'y a pas de basculement du siège vers l'avant. La position est d'autant plus basse que la violence du choc, c'est-à-dire la décélération, est grande. Donc plus le choc est violent, plus l'efficacité du coussin gonflable peut être réduite.

De plus, après le choc, la paire de bielles avant revient quasiment dans son état initial. La déformation élastique étant globalement élastique.

La déformation des bielles de réglage, est à l'origine de l'aggravation des blessures du passager.

Pour remédier à ce problème l'invention propose un siège réglable pour véhicule automobile du type qui comporte un élément d'assise sensiblement horizontal sur la partie arrière de laquelle est articulé un dossier, un dispositif de réglage de la position de l'élément d'assise du siège par rapport à la structure du véhicule et des moyens de verrouillage et de déverrouillage du dispositif de réglage, caractérisé en ce qu'il comporte des moyens de renfort, distincts du dispositif de réglage, qui encaissent au

moins une partie des efforts de collision provoqués par un choc longitudinal, notamment à l'avant du véhicule de façon, lors du choc, à diminuer la déformation du dispositif de réglage et donc à diminuer le mouvement de basculement, notamment vers l'avant, du siège réglable autour d'un axe géométrique de basculement d'orientation globalement transversale.

Selon d'autres caractéristiques de l'invention :

- les moyens de renfort comportent au moins une jambe de renfort qui est montée en rotation par sa première extrémité autour d'un axe transversal de pivotement dans l'assise du siège et qui est pivotante autour de cet axe transversal entre une position engagée de renfort dans laquelle sa seconde extrémité coopère avec la structure du véhicule et une position escamotée en vue de permettre le réglage de la position de l'élément d'assise ;

- la seconde extrémité de la jambe de renfort coopère avec un élément cranté solidaire de la structure du véhicule pour définir la position engagée ;

- la jambe de renfort est rappelée élastiquement en position engagée ;

- la jambe de renfort est reliée à un dispositif de commande du pivotement de la jambe de renfort entre ses positions engagée et escamotée ;

- le dispositif de commande comporte une barre reliée à la jambe de renfort dans une zone située entre l'axe de pivotement et la seconde extrémité, et en ce que, le déplacement de la barre permet le pivotement de la jambe de renfort autour de l'axe de pivotement, entre sa position engagée et sa position escamotée ;

- le dispositif de commande est actionné par les moyens de verrouillage et de déverrouillage du dispositif de réglage ;

- lors du déverrouillage du dispositif de réglage, la jambe de renfort est en position escamotée avant que le dispositif de réglage ne soit déverrouillé ;

- le dispositif de réglage de la position de l'élément d'assise du siège comprend deux bielles avant et deux bielles arrière ;
- l'axe de pivotement de l'extrémité supérieure de jambe de renfort est monté dans la partie avant de l'assise du siège ;
- la jambe de renfort est articulée sur un élément latéral de l'assise du siège du véhicule ;
- que les moyens de renfort sont symétriques et en ce qu'ils comportent deux jambes de renfort qui sont commandées simultanément.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à la lecture de la description détaillée qui suit pour la compréhension de laquelle on se reportera aux dessins annexés dans lesquels :

- la figure 1 est une vue en perspective qui représente un siège pour véhicule automobile muni de moyens de réglage selon l'état de la technique ;
- la figure 2 est une vue schématique d'un siège similaire à celui de la figure 1 représenté en position haute ;
- la figure 3 est une vue similaire à celle de la figure 2, le siège étant représenté en position basse ;
- la figure 4 est une vue qui représente en détail les mouvements du levier de commande des moyens de réglage du siège ;
- la figure 5 est une vue schématique de la position du siège selon l'état de la technique lorsqu'il est soumis à un choc ;
- la figure 6 est une vue en perspective qui représente un siège pour véhicule automobile qui est équipé d'un dispositif d'absorption d'énergie réalisé conformément aux enseignements de l'invention ;
- la figure 7 est une vue schématique d'un siège similaire à celui de la figure précédente, le levier de commande des moyens de réglage et du dispositif d'absorption étant en position neutre ;

- la figure 8 est une vue similaire à celle de la figure précédente le levier commande étant dans une position intermédiaire ; et

- la figure 9 est une vue schématique qui représente le
5 dispositif d'absorption d'énergie dans une position engagée et dans une position escamotée.

Un siège 10 selon l'état de la technique est représenté à la figure 1. Il est monté coulissant d'avant en arrière suivant un axe longitudinal de déplacement X-X' sur le plancher 12 d'un véhicule
10 automobile.

Dans la suite de la description une orientation d'avant en arrière sera utilisée, elle correspond à l'orientation de gauche à droite conformément à la figure 3 qui représente le siège 10 vu de profil.

15 Vis-à-vis de la figure 1, l'avant se trouve du « côté X » de l'axe de déplacement X-X', et l'arrière se trouve du « côté X' » de l'axe de déplacement X-X'.

On définit la gauche et la droite du siège 10 par rapport à l'axe de déplacement X-X', quand on est tourné vers le « côté
20 X ».

Le siège 10 comprend un plan P de symétrie qui contient l'axe de déplacement X-X' et qui est perpendiculaire au plancher 12.

Le siège 10 comporte un élément d'assise 14 dit assise, un
25 dossier 16, ainsi que deux éléments de structure gauche 18 et droite 20.

Le dossier 16 est monté à rotation autour d'un axe horizontal A situé à l'arrière de l'élément d'assise 14.

Les deux éléments de structure gauche 18 et droite 20
30 étant symétriques par rapport au plan P, on ne décrira maintenant en détail que l'élément de structure gauche 18. Les pièces qui composent chaque élément de structure 18, 20 porteront des références identiques.

L'élément de structure gauche 18 comporte un dispositif de réglage 21 de l'assise 14 du siège 10 qui est constitué notamment d'une bielle avant 22 et une bielles arrière 24 dont les extrémités inférieures sont articulées à rotation autour d'un premier A1 et d'un second A2 axes horizontaux d'articulation qui sont constitués par des pivots fixés sur un support 26 de l'élément de structure gauche 18.

Le support 26 se trouve en vis-à-vis d'une glissière 32 du plancher 12.

Le support 26 de l'élément de structure gauche 18 comporte un élément de coulissement 34 de type connu qui est monté dans la glissière 32 afin de permettre la translation et le réglage de la position longitudinal du siège 10 sur l'axe de déplacement X-X'.

L'extrémité supérieure de chacune des bielles 22 et 24 est montée articulée autour d'un axe de pivotement respectivement A3 et A4 qui sont constitués par des pivots portés par l'assise 14 du siège 10 et qui sont situés dans des plans horizontaux sensiblement perpendiculaires à l'axe X-X'.

Ainsi, les bielles avant 22 et arrière 24 forment avec le support 26 et l'assise 14 un parallélogramme déformable qui permet de régler la hauteur de l'assise 14 du siège 10 entre une position haute représentée à la figure 2, et une position basse représentée à la figure 3.

Chaque bielle 22 et 24 de l'élément de structure gauche 18 est reliée par un tube de liaison transversal avant 28 et arrière 29 aux bielles homologues de l'élément de structure droit 20. Les tubes de liaison transversaux 28 et 29 sont réalisés avec un matériau tel que de l'acier.

Les bielles 22, 24 sont mobiles entre une position sensiblement verticale et une position inclinée vers l'arrière qui correspondent à la position haute et à la position basse respectivement de l'assise de siège 10. Cet agencement est avantageux. En effet, pour un positionnement donné de l'élément

26 par rapport à la glissière 32, la position basse est celle dans laquelle le siège 10 est le plus reculé par rapport à l'avant du véhicule ce qui permet au passager de grande taille de disposer d'un maximum d'espace pour ses jambes qui sont généralement proportionnelles à sa taille.

Inversement, la position haute est celle dans laquelle le siège 10 est le plus rapproché par rapport à l'avant du véhicule. Ainsi, elle est adaptée aux passagers de plus petite taille qui utilisent cette position haute et qui, normalement, ont besoin de moins de place pour leurs jambes.

Avantageusement, des éléments d'amortissement, non représentés, sont situés au niveau des articulations des bielles avant 22 et arrière 24. Ils permettent d'absorber les vibrations de la structure du véhicule de façon à assurer au passager un confort maximum. Les éléments d'amortissement sont notamment des bagues en élastomère.

Avantageusement, l'un des pivots d'axe A1, A2, A3 ou A4 est mobile en translation par rapport à l'élément dans lequel il est fixé, de façon qu'il soit possible d'ajuster l'orientation de l'assise 14 du siège 10 par rapport au plancher 12 horizontal.

Dans une variante les bielles 22 et 24 sont remplacées par des vérins hydrauliques.

Le mouvement de basculement des bielles avant 22 et arrière 24 autour de leurs axes respectifs est obtenu par des moyens de réglage 36 qui sont agencés d'un seul côté du siège 10.

Les moyens de réglage 36 comportent notamment un levier 38 qui s'étend vers l'avant ou vers l'arrière du siège 10. Dans l'exemple présenté il s'étend vers l'arrière, son extrémité avant est reliée, par exemple par soudage ou par emboîtement serré, à un mécanisme 40 qui commande un pignon denté 42 d'axe de rotation A5 qui coopère avec un secteur denté 44.

Le secteur denté 44 est solidaire d'une bielle par exemple, de la bielle arrière 24, il est alors centré sur l'axe A4.

Conformément à la figure 1, le levier 38 est situé sur le côté gauche de l'assise 14, alors que le mécanisme 40 est supporté par le montant gauche de l'assise 14, de façon que le pignon denté 42 soit monté à l'intérieur de l'assise, c'est à dire
5 entre les deux montants gauche et droite.

Le fonctionnement des moyens de réglage 36 est le suivant.

Lorsque le levier 38 est en position neutre N, conformément à la figure 4, le mécanisme 40 verrouille le
10 déplacement de l'assise 14.

Pour déplacer l'assise 14 vers le haut, le passager active le levier 38 dans un premier sens S1, représenté par une flèche, à partir de la position neutre N, dans un premier secteur angulaire 46. Le mécanisme 40 est constitué d'éléments, tels que des
15 cliquets ou des disques, du type disques d'embrayage, qui provoquent la rotation d'un angle donné du pignon denté 42 qui engrène le secteur denté 44 et provoque la rotation dans le sens anti-horaire de la bielle arrière 24 par rapport à l'axe A4. Ensuite, le levier 38 est ramené en position neutre N, l'assise 14 restant
20 fixe pendant ce mouvement de retour. Le cas échéant, on répète plusieurs fois ce mouvement jusqu'à l'obtention du réglage voulu pour la hauteur de l'assise 14.

Pour déplacer l'assise 14 vers le bas, le passager active le levier 38 dans un second sens S2, représenté par une flèche, à
25 partir de la position neutre N, dans un second secteur angulaire 48. Le mécanisme 40 permet alors de provoquer la rotation d'un angle donné du pignon denté 42 qui engrène le secteur 44 et provoque la rotation de la bielle arrière 24 dans le sens horaire par rapport à l'axe A4.

30 Dans une variante, l'actionnement du levier 38 provoque le déverrouillage du secteur denté 42, l'assise 14 descend alors sous le poids du siège et du passager. Ce mouvement est de préférence freiné par des dispositifs tels qu'un ressort de compensation.

Le mouvement de rotation de la bielle arrière 24 gauche de l'assise 14 est transmis à la bielle arrière 24 droite par le tube de liaison transversal 29 arrière. Dans une variante, non représentée, les moyens de réglage 36 comportent deux pignons dentés 42 qui sont commandés simultanément par le mécanisme 40 et qui engrènent directement chaque secteur denté 44 des deux bielles arrière 24.

Que ce soit pour le déplacement vers le haut ou vers le bas de l'assise 14, par rapport à la position neutre N, la première partie du premier 46 et du second 48 secteurs angulaires ne provoquent aucun déplacement de l'assise 14. Cette première partie est par exemple de l'ordre de 4 à 5° est appelée "course morte" du levier 38 et elle permet au mécanisme 40 de déverrouiller et de verrouiller le déplacement de l'assise 14.

Des éléments de rappel, non représentés, tels qu'un ressort ou une lame élastique, permettent de solliciter en permanence le levier 38 vers sa position neutre N. Ainsi, si le passager actionne le levier dans le premier 46 ou le second 48 secteur angulaire sans pour autant effectuer l'actionnement inverse, les éléments de rappel permettent de ramener le levier 38 en position neutre N.

Lors d'un choc avant, le dispositif de réglage est soumis à une contrainte qui provoque notamment la déformation élastique de la bielle avant 22, conformément à la figure 5, et celle des éléments d'amortissement situés au niveau des articulations de la bielle avant 22. Cela a pour conséquence un affaissement de l'assise 14 du siège 10 vers l'avant, c'est à dire un basculement global du siège 10 autour d'un axe géométrique de basculement d'orientation globalement transversale.

Pour un siège classique de véhicule automobile l'affaissement peut atteindre une valeur supérieure à 40 mm. Cette déformation ne procure pas au passager le meilleur confort, de plus elle ne permet pas aux dispositifs de sécurité tels qu'un

coussin gonflable de fonctionner dans les conditions optimales décrites précédemment.

L'invention, illustrée à la figure 6, fournit une solution à ces problèmes.

5 Les éléments identiques ou similaires à ceux de l'état de la technique seront désignés par les mêmes références.

Selon l'invention, des moyens de renforts 56 sont fixés sur l'assise 14 du siège 10. Ils permettent de transférer une partie importante de l'énergie résultant d'un choc, et notamment d'un
10 choc avant du véhicule automobile, du siège 10 vers la structure du véhicule. Les moyens de renforts 56 permettent ainsi de diminuer fortement, voire de supprimer, la déformation du dispositif de réglage 21, et notamment des bielles avant 22 lors du choc avant. Cela réduit le basculement du siège 10 et par
15 conséquent le déplacement du corps du passager par rapport à la structure du véhicule. Le confort du passager est alors fortement amélioré. De plus, il est possible d'optimiser la position des organes de sécurité tels qu'un coussin gonflable par rapport à la position des membres du passager, et notamment de sa tête et de
20 son thorax qui reste sensiblement constante quelque soit l'intensité du choc.

Les moyens de renforts 56 sont constitués d'un élément cranté 62, tel qu'un secteur de roue à rochet qui est solidaire du support 26, et d'une jambe de renfort 64 qui est un appui sur
25 l'élément cranté 62 et qui est reliée à l'assise 14 et à un dispositif de commande 65.

La jambe de renfort 64 est de forme sensiblement rectangulaire et elle est orientée sensiblement verticalement. Cette configuration permet à la jambe de renfort 64 de
30 transmettre un maximum d'énergie tout en ayant une section transversale minimum, et donc de poids réduit.

La jambe de renfort 64 est montée articulée par sa première extrémité 66 supérieure autour d'un axe transversal A6 de pivotement dans l'assise 14 du siège 10, et elle est pivotante

autour de cet axe transversal A6 entre une position engagée de renfort dans laquelle sa seconde extrémité 72 inférieure coopère avec l'élément cranté 62 et une position escamotée en vue de permettre le réglage de la position de l'élément d'assise 14.

5 Le dispositif de commande 65 est constitué d'une barre 76 de forme allongée. Il est monté pivotant par son extrémité avant 78 sur la jambe 64. Son extrémité arrière 80 est articulée autour d'un axe A7 excentré situé sur un élément circulaire 82 du mécanisme 40.

10 L'axe A7 est situé à l'avant de l'élément circulaire 82, dans un plan horizontal qui contient l'axe A5. Ainsi, un déplacement du levier 38 dans le premier 46 ou le second secteur angulaire 48 provoque un déplacement vers l'arrière de la barre 76, et par conséquent une rotation dans le sens anti-horaire de la jambe de renfort 64 qui quitte alors sa position engrenée.

15 Selon une variante, représentée schématiquement à la figure 7, l'axe A7 n'est pas situé dans le plan horizontal qui contient l'axe A5. L'extrémité arrière 80 de la barre 76 du dispositif de commande 65 comporte alors une lumière 84 qui
20 coopère avec un pion 86 fixé sur l'élément circulaire 82 qui permet la rotation de la jambe de renfort 64 dans le sens anti-horaire quel que soit le sens de déplacement du levier 38.

 En effet, la figure 7 représente de levier 38 dans la position neutre N. Lorsqu'il est activé dans le premier sens S1
25 dans le premier secteur angulaire 46, le pion 86 se déplace dans la lumière 84 jusqu'à ce qu'il entre en contact avec son extrémité supérieure, conformément à la figure 8. La poursuite du mouvement du levier 38 entraîne alors la barre 76 vers l'arrière et provoque ainsi la rotation de la jambe de renfort 64 vers sa
30 position escamotée.

 Inversement, lorsque le levier 38 est activé dans le second sens S2 dans le second secteur angulaire 48, le pion 86 qui est en contact avec l'extrémité inférieure de la lumière 84 entraîne la

barre 76 vers l'arrière et provoque la rotation de la jambe de renfort 64 vers sa position escamotée.

Conformément à la figure 9, un élément de rappel élastique 88 tel qu'un ressort de traction comporte une première extrémité avant 90 qui est fixée à l'avant de l'assise 14 du siège 10 et une seconde extrémité arrière 92 qui est reliée à proximité de la seconde extrémité 72 de la jambe de renfort 64.

L'élément de rappel élastique 88 permet d'exercer sur la jambe de renfort 64 un effort vers l'avant qui tend à maintenir la seconde extrémité 72 de la jambe de renfort 64 en contact avec l'élément cranté 62. Il permet d'une part d'assurer le retour de la jambe de renfort 64 en position engrenée et, d'autre part, d'éviter que la jambe de renfort 64 soumise à des vibrations, s'entrechoque avec l'élément cranté 62 et produise ainsi une nuisance sonore.

Le fonctionnement du dispositif de réglage 21 et des moyens de renforts 56 est le suivant.

Conformément à la figure 9, lorsque le levier 38 est en position neutre N, représenté en traits forts, la position de l'assise 14 du siège 10 est verrouillée et la jambe de renfort 64 est en position engrenée avec l'élément cranté 62. Ainsi, lorsqu'un choc et notamment un choc avant se produit, la quasi-totalité des efforts engendrés par le passager et le siège 10 sont transmis à la structure du véhicule par l'intermédiaire de la jambe de renfort 64 et de l'élément cranté 62. Les déformations du dispositif de réglage 21 sont alors très réduites.

Les efforts engendrés par le choc sont parfois très élevés. Pour éviter tout risques de glissement de la seconde extrémité inférieure 72 de la jambe de renfort 64 par rapport à l'élément cranté 62, deux flasques 94 sont rapportés de part et d'autre de la seconde extrémité 72. Les deux flasques 94 empêchent alors le mouvement de translation transversale de la seconde extrémité 72 par rapport à l'élément cranté 62.

Lors du réglage de la hauteur de l'assise 14 du siège 10, le passager actionne le levier 38 dans le premier S1 ou le second S2 sens, conformément à la figure 9, selon qu'il désire la monter ou la descendre.

5 Dès les premiers degrés de rotation du levier 38, le dispositif de commande 65 provoque la rotation de la jambe de renfort 64 dans le sens anti-horaire de sa position engagée, représentée en traits forts, vers sa position escamotée, représentée en traits interrompus. Ainsi, à la fin de la "course
10 morte" du levier 38, la seconde extrémité 72 de la jambe de renfort 64 n'est plus en appuie sur l'élément cranté 62 et le dispositif de réglage 21 est déverrouillé.

La poursuite de l'actionnement du levier 38 provoque alors la montée ou la descente de l'assise 14.

15 Lorsque le levier 38 revient vers sa position neutre N, le mécanisme 40 verrouille le déplacement de l'assise 14 puis au cours de la "course morte", la jambe de renfort 64 reprend sa position engagée.

Ainsi, l'utilisation des moyens de renfort 56 est
20 "transparente" pour utilisateur. À chaque fois que le levier 38 est actionné sur un secteur angulaire supérieur à sa "course morte", le mécanisme 40 déverrouille le déplacement de l'assise 14 après que la jambe de renfort 64 ait quitté sa position engagée.

L'invention permet, d'améliorer le confort des passagers et
25 d'optimiser leur sécurité en cas de choc. De plus, les bielles avant 22 et arrière 24 ayant pour unique fonction le réglage de l'assise du siège 24, et non plus le soutien de cette dernière lors d'un choc, leur dimension peut être fortement réduite.

La description qui précède n'est pas limitative de
30 l'invention. En effet, les moyens de renforts 56 peuvent être symétriques par rapport au plan P. Ils comportent alors deux jambes de renfort 64 qui sont situées de part et d'autre de l'assise 14 du siège 10 et qui sont commandées simultanément. De plus, les moyens de réglage 36 peuvent consister, par exemple, en une

commande à mollette dont le déplacement transversal permet d'une part le verrouillage et le déverrouillage du déplacement de l'assise 14, et d'autre part, le passage de la jambe de renfort 64 de sa position engagée à sa position escamotée, et dont la
5 rotation permet le réglage de la hauteur de l'assise 14.

REVENDEICATIONS

1. Siège réglable (10) pour véhicule automobile du type qui comporte un élément d'assise (14) sensiblement horizontal sur la partie arrière de laquelle est articulé un dossier (16), un dispositif
5 de réglage (21) de la position de l'élément d'assise (14) du siège (10) par rapport à la structure du véhicule et des moyens de verrouillage et de déverrouillage du dispositif de réglage (21), caractérisé en ce qu'il comporte des moyens de renfort (56), distincts du dispositif de réglage (21), qui encaissent au moins
10 une partie des efforts de collision provoqués par un choc longitudinal, notamment à l'avant du véhicule de façon, lors du choc, à diminuer la déformation du dispositif de réglage (21) et donc à diminuer le mouvement de basculement, notamment vers l'avant, du siège réglable (10) autour d'un axe géométrique de
15 basculement d'orientation globalement transversale.

2. Siège réglable (10) selon la revendication précédente, caractérisé en ce que les moyens de renfort (56) comportent au moins une jambe de renfort (64) qui est montée en rotation par sa première extrémité (66) autour d'un axe transversal (A6) de
20 pivotement dans l'assise (14) du siège (10) et qui est pivotante autour de cet axe transversal (A6) entre une position engagée de renfort dans laquelle sa seconde extrémité (72) coopère avec la structure du véhicule et une position escamotée en vue de permettre le réglage de la position de l'élément d'assise (14).

25 3. Siège réglable (10) selon la revendication précédente, caractérisé en ce que la seconde extrémité (72) de la jambe de renfort (64) coopère avec un élément cranté (62) solidaire de la structure du véhicule pour définir la position engagée.

4. Siège réglable (10) selon l'une des revendications 2 ou
30 3, caractérisé en ce que la jambe de renfort (64) est rappelée élastiquement en position engagée.

5. Siège réglable (10) selon l'une quelconque des revendications 2 à 4, caractérisé en ce que la jambe de renfort (64) est reliée à un dispositif de commande (65) du pivotement de

la jambe de renfort (64) entre ses positions engagée et escamotée.

6. Siège réglable (10) selon la revendication précédente, caractérisé en ce que le dispositif de commande (65) comporte
5 une barre (76) reliée à la jambe de renfort (64) dans une zone située entre l'axe de pivotement (A6) et la seconde extrémité (72), et en ce que, le déplacement de la barre (76) permet le pivotement de la jambe de renfort (64) autour de l'axe de pivotement (A6), entre sa position engagée et sa position escamotée.

10 7. Siège réglable (10) selon la revendication 6, caractérisé en ce que le dispositif de commande (65) est actionné par les moyens de verrouillage et de déverrouillage du dispositif de réglage (21).

8. Siège réglable (10) selon la revendication précédente,
15 caractérisé en ce que lors du déverrouillage du dispositif de réglage (21), la jambe de renfort (64) est en position escamotée avant que le dispositif de réglage (21) ne soit déverrouillé.

9. Siège réglable (10) selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le dispositif de
20 réglage (21) de la position de l'élément d'assise (14) du siège (10) comprend deux bielles avant (22) et deux bielles arrière (24).

10. Siège réglable (10) selon l'une quelconque des revendications 2 à 9, caractérisé en ce que l'axe de pivotement de l'extrémité supérieure (72) de jambe de renfort (64) est monté
25 dans la partie avant de l'assise (14) du siège (10).

11. Siège réglable selon l'une quelconque des revendications 2 à 10, caractérisé en ce que la jambe de renfort est articulée sur un élément latéral de l'assise du siège du véhicule.

30 12. Siège réglable (10) selon l'une quelconque des revendications 2 à 11, caractérisé en ce que les moyens de renfort (56) sont symétriques et en ce qu'ils comportent deux jambes de renfort (64) qui sont commandées simultanément.

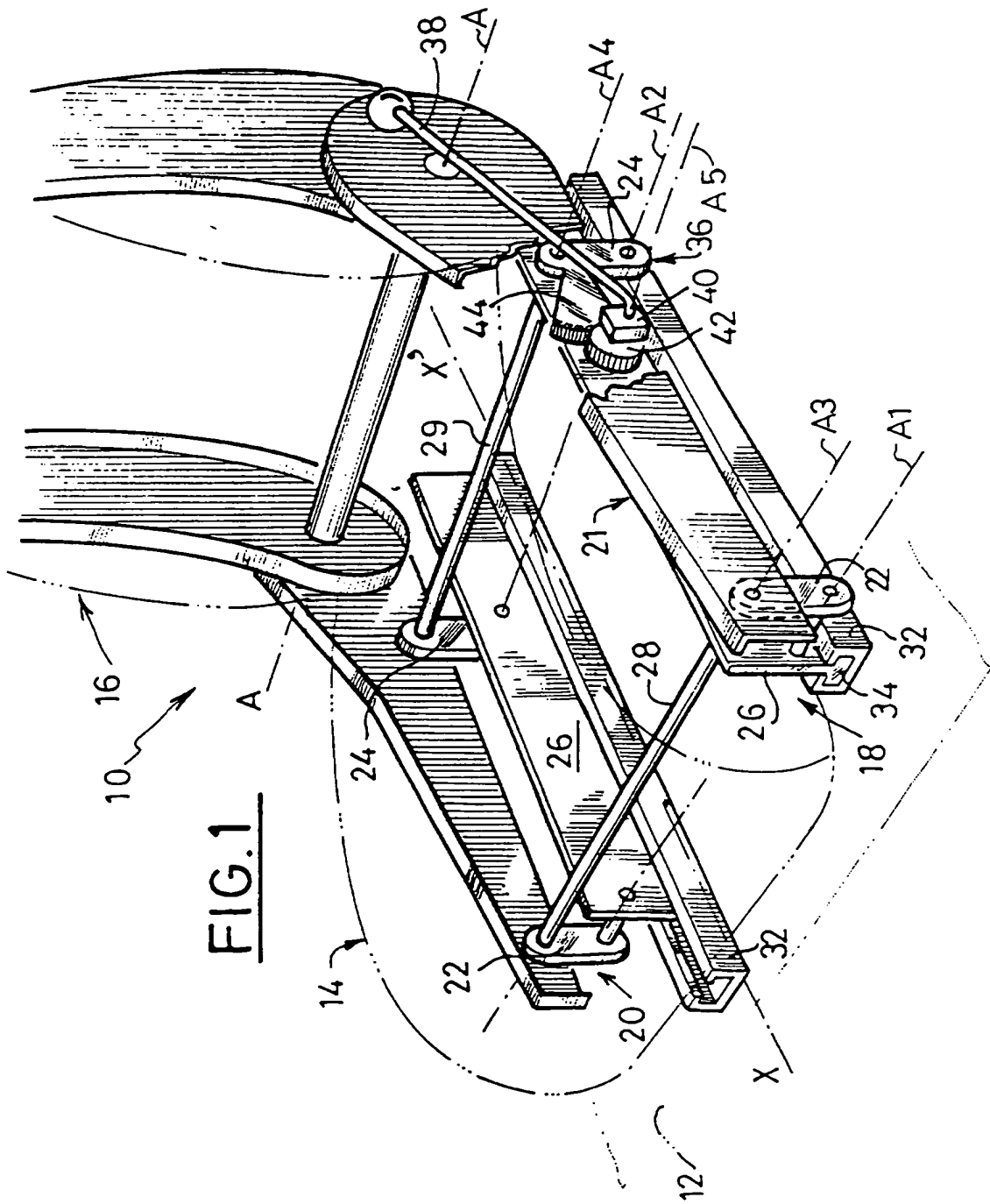


FIG.2

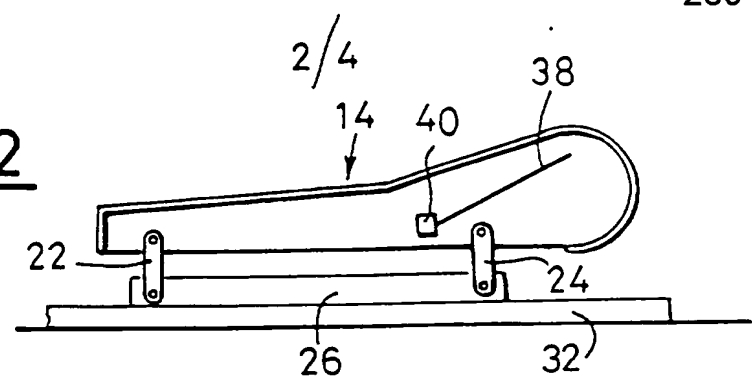


FIG.3

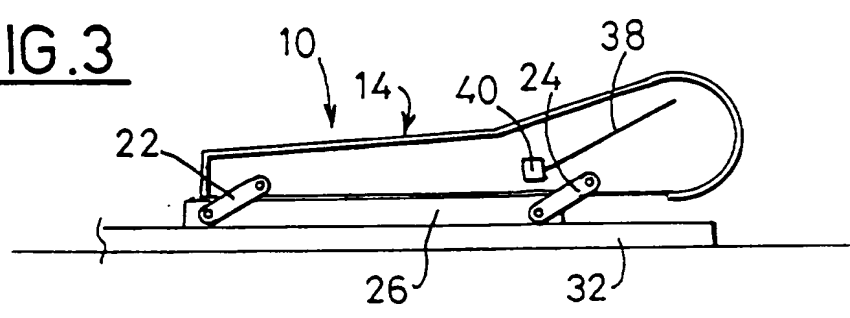


FIG.4

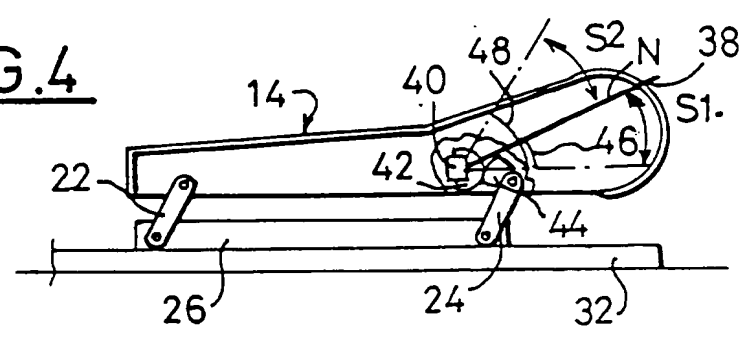
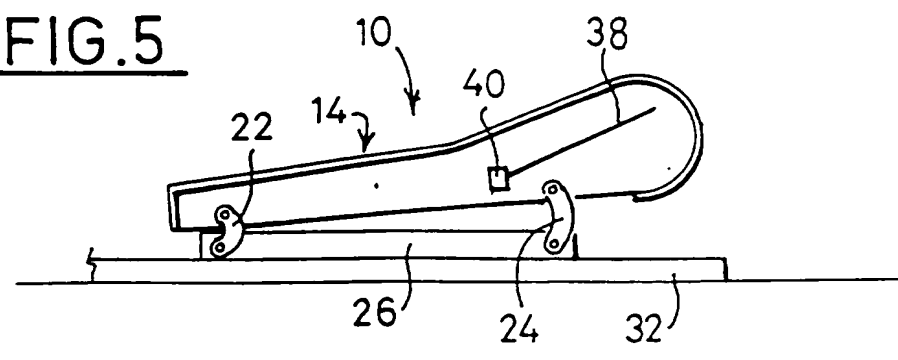
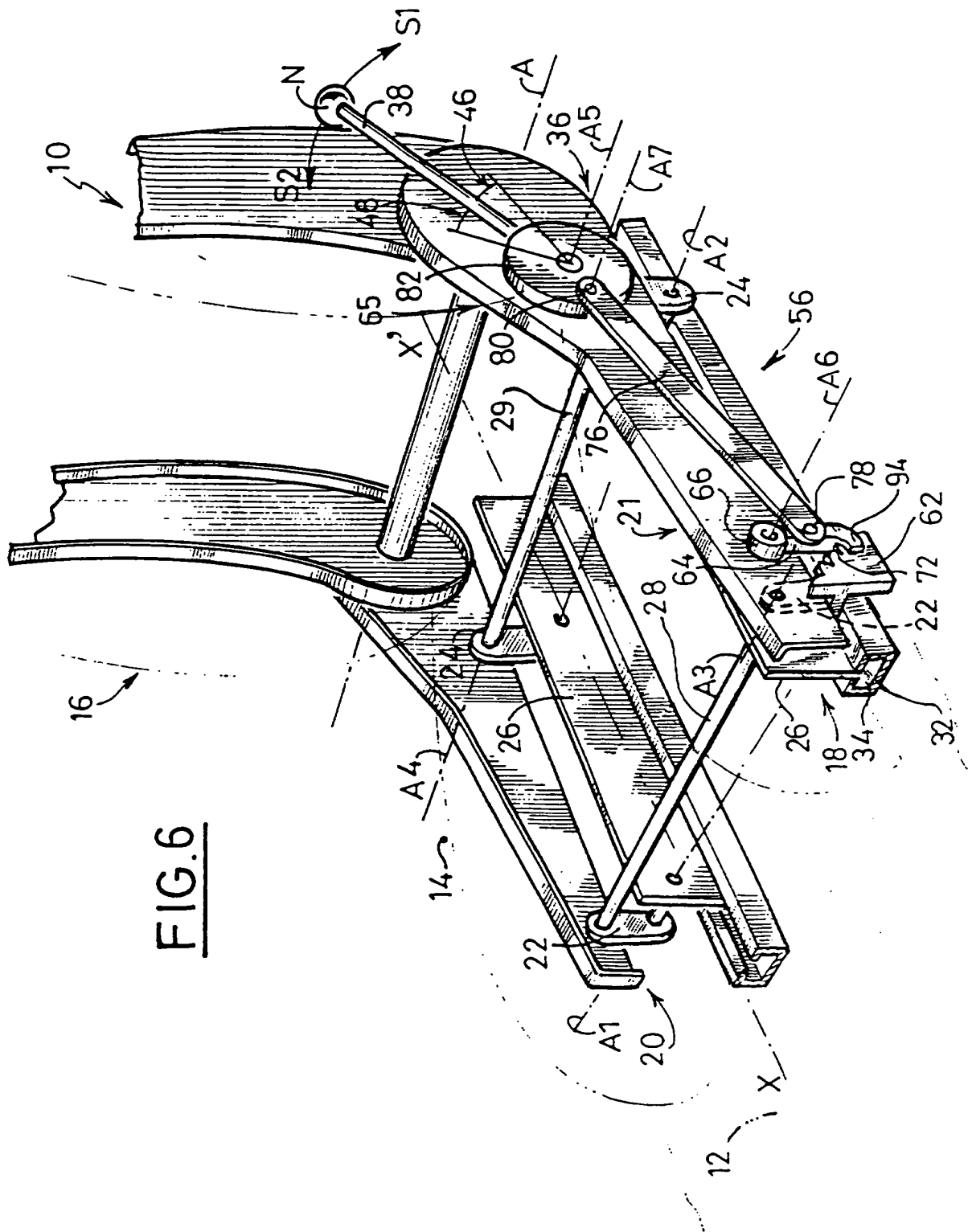


FIG.5







RAPPORT DE RECHERCHE PRÉLIMINAIRE

établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

2801851

N° d'enregistrement
national

FA 581077

FR 9915245

DOCUMENTS CONSIDÉRÉS COMME PERTINENTS		Revendication(s) concernée(s)	Classement attribué à l'invention par l'INPI
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes		
A	EP 0 857 606 A (PROMA S.R.L.) 12 août 1998 (1998-08-12) * abrégé * * colonne 1, ligne 14 - colonne 2, ligne 13; revendications 1-6; figures 1-3 * ---	1-12	B60N2/42 B60N2/16
A	DE 71 40 022 U (GEBR. ISRINGHAUSEN) 13 janvier 1972 (1972-01-13) * revendications 1-10; figures 1,2 * ---	1-12	
A	DE 25 27 047 A (FRANZ KIEL GMBH) 13 janvier 1977 (1977-01-13) * page 2, ligne 7 - page 3, ligne 22; revendication 1; figure 1 * -----	1-12	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHÉS (Int.CL.7)
			B60N
Date d'achèvement de la recherche		Examineur	
14 août 2000		Cuny, J-M	
CATÉGORIE DES DOCUMENTS CITÉS X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant			

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☒ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☒ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☒ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER: _____**

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.